IX kadencja

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 126)**

z dnia 5 października 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 126)

5 października 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat rozbudowy i rewitalizacji infrastruktury śródlądowych szlaków wodnych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Woś** prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, **Piotr Durajczyk** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie wraz ze współpracownikami, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Aleksandra Głowacz** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, delegatury w Kędzierzynie Koźlu, **Paweł Zambrzycki** p.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Mariusz Kozyra** wiceprezes Związku Armatorów Śródlądowych wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Adrian Pokrywczyński** ekspert Działu Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowka**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam posłów. Witam jak zawsze serdecznie pana ministra Marka Gróbarczyka, witam również pana prezesa Krzysztofa Wosia oraz wszystkich pozostałych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzona z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przystępujmy zatem do stwierdzenia kworum.

Chciałbym także powitać w naszym gronie, chociaż nie do końca widzę, ale mimo wszystko powitam, żeby było w protokole, nowego członka naszej Komisji, pana posła Szymona Pogodę. Jest zdalnie. Cieszymy się bardzo. Witamy pana posła.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat rozbudowy i rewitalizacji infrastruktury śródlądowych szlaków wodnych. O przedstawienie informacji bardzo proszę pana ministra Marka Gróbarczyka.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, za moment przekażę głos pani dyrektor Niemiec-Butryn, która realizuje Krajowy Program Żeglugowy, oraz panu prezesowi Krzysztofowi Wosiowi, wieloletniemu dyrektorowi urzędu żeglugi śródlądowej, a teraz prezesowi Wód Polskich, który realizuje również plany związane z żeglugą śródlądową. Tytułem wstępu powiem tylko, że żegluga śródlądowa to najtańszy i najbardziej ekologiczny sposób transportu. W ramach dróg śródlądowych E–30, E–40 oraz E–70 Polska posiada blisko 3000 kilometrów szlaków wodnych. Podpisaliśmy konwencję AGN, która nakazuje realizację inwestycji. Wobec powyższego chciałbym przekazać głos w celu przedstawienia, na jakim etapie jesteśmy w tym zakresie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę. Pani dyrektor czy pan prezes? Bardzo proszę, pani dyrektor. Trzeba jeszcze nacisnąć przycisk. Jest.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Wodnej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Monika Niemiec-Butryn:

Coś nie współpracowało ze mną. Bardzo przepraszam.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Złośliwość rzeczy martwych. Tak to jest w Sejmie, pani dyrektor.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Nie, nie w Sejmie. Czasami tak bywa. Czasami prezentacje nie wypalają. Tak to bywa. Nie przedłużając, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wszyscy zgromadzeni, chciałabym przedstawić dokumenty strategiczne dotyczące żeglugi śródlądowej, nad którymi pracujemy w tym momencie. Jeżeli chodzi o gospodarkę wodną, pracujemy nad wieloma dokumentami. Teraz właśnie skupiamy się na podstawowym dokumencie, którym jest Krajowy Program Żeglugowy do roku 2030. Patrząc historycznie, często też tutaj w gronie Komisji wracamy do założeń, które były przyjęte w roku 2016. Jak założenia te są wypełniane? Planowaliśmy duże programy dotyczące Wisły i Odry. Spotykaliśmy się z zastrzeżeniem ze strony państwa, że to wszystko jest na dalszą perspektywę, spotykaliśmy się z pytaniem, co jest robione na najbliższą perspektywę. W związku z tym Krajowy Program Żeglugowy odpowiada właśnie na nasze najbliższe potrzeby. Jest to dokument, który do roku 2030, można więc powiedzieć, że w horyzoncie krótkookresowym, obejmuje tylko te zadania, które są możliwe do wykonania w tym zakresie i w tym harmonogramie czasowym.

Jest też dokumentem o tyle istotnym z punktu widzenia możliwości pozyskania środków europejskich, że jest warunkiem *ex ante* ubiegania się o środki europejskie. Właściwie jesteśmy na ostatniej prostej dotyczącej negocjacji środków z programu FEnIKS na najbliższą perspektywę finansową. Dokument ten jednoznacznie wskazuje, co jest możliwe do finansowania w ramach dostępnych środków dedykowanych transportowi wodnemu śródlądowemu. Jeżeli chodzi o to, co jest w nim zawarte, to jest tam trzydzieści siedem zadań, z czego tylko dziesięć obejmuje zadania stricte inwestycyjne. Chciałabym zwrócić uwagę, że nie jest to dokument pokazujący tylko nasze plany inwestycyjne, ale również różne działania, które mają poprawić atrakcyjność dróg wodnych, jak też poprawić atrakcyjność rynku, systemu zarządzania ruchem, ponieważ akurat jednym z elementów będzie dalszy rozwój RIS, czyli Systemu Informacji Rzecznej.

Jeżeli chodzi o działania inwestycyjne w ramach Krajowego Programu Żeglugowego, obejmują one tak naprawdę zadania, które mają na celu likwidację miejsc limitujących. Nie są to jakieś nowe inwestycje. Chcemy dokończyć to, co jest realizowane w obecnej perspektywie. Tak naprawdę chodzi nam o dokończenie inwestycji na Odrze granicznej, remont śluzy w Opolu, a także śluzy i jazu przy ujściu Nysy. Tak naprawdę jeżeli chodzi o inwestycje, są to podstawowe działania. Ze wstępnych rozmów z Komisją Europejską wynika, że kwota, która miałaby być dedykowana inwestycjom, wynosi około 200 mln zł. W związku z tym nie może być tutaj dużo inwestycji. Przepraszam, jest to 200 milionów euro. W związku z tym jesteśmy na etapie procesu prognozy oddziaływania na środowisko. Konsultacje publiczne były od 10 lipca do 11 sierpnia br. Dziękujemy tutaj za liczne uwagi. Jeżeli chodzi o Krajowy Program Żeglugowy, mamy nadzieję, że po przyjęciu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko będzie mógł być w całości przyjęty przez Radę Ministrów.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Krzysztof Woś:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, może powiem, co w tej chwili robią Wody Polskie, jakie prowadzą inwestycje na śródlądowych drogach wodnych. Zaczynając od Odrzańskiej Drogi Wodnej, w ubiegłym roku zakończyliśmy modernizację śluz Kanału Gliwickiego. Była to modernizacja wykonana po raz

pierwszy od osiemdziesięciu lat, czyli od momentu, kiedy śluzy na tym kanale powstały. Prowadzimy inwestycje na skanalizowanym odcinku, począwszy od Koźla w kierunku Malczyc. Na całym tym odcinku remontowanych i przebudowywanych jest osiem jazów, w tej chwili siedem śluz żeglugowych. Tam, gdzie były małe śluzy żeglugowe, przy okazji przebudowujemy je na duże śluzy. Modernizujemy jazy w ten sposób, że wprowadzamy tam automatykę, hydrauliczne urządzenia mające na celu usprawnienie zarówno samej eksploatacji, jak również bezpieczną obsługę jednostek pływających, które znajdują się na drodze wodnej.

Jeżeli chodzi o skanalizowany odcinek, przypomnę, że jako Wodom Polskim udało nam się zakończyć inwestycję dotyczącą Malczyc. W tej chwili trwają tam prace związane z cofką stopnia wodnego Malczyce tak, żeby można było wykonać wszystkie niezbędne zadania wskazane w decyzji środowiskowej, które powinny być wykonane, a które są wykonywane. Myślę, że do przyszłego roku uda się nam zrealizować cofkę Malczyce.

Dalej na odcinku swobodnie płynącym, czyli poniżej Malczyc są projektowane dwa stopnie wodne w Lubiążu i w Ścinawie. Przypomnę, że jest to odcinek Odry najbardziej zdegradowany ze względu na postępującą, ponad pięćdziesięcioletnią erozję poniżej stopnia wodnego w Brzegu. Wtedy, kiedy jeszcze nie było Malczyc, pod wpływem tego, że nie było odpowiedniego zakończenia i odpowiedniego zabezpieczenia stopnia wodnego w Brzegu, który powstał w 1956 r. – było to nasze jedyne osiągnięcie, jeżeli chodzi o wydłużenie skanalizowanego odcinka Odry w okresie powojennym, nie licząc później Malczyc, które udało nam się zakończyć – erozja spowodowała na tym odcinku, że lustro wody obniżyło się tam ponad dwa metry, obniżyło się dwa, trzy metry. Spowodowało to konieczność, wynikającą również z decyzji środowiskowej dotyczącej Malczyc, karmienia rzeki, ale po to, żeby skutecznie można było to przeprowadzić, próbować zasypać dziurę, potrzebna była stabilizacja dna koryta rzeki. Można to było zrobić albo poprzez budowę betonowych progów, które spowalniałyby karmienie rzeki i po prostu wypełniały dziurę, albo też stabilizację można było wykonać właśnie poprzez dwa stopnie wodne Lubiąż i Ścinawa, które na najbardziej zdegradowanym odcinku przysporzą efektu stabilizacji dna, ale jednocześnie wydłużą skanalizowany odcinek rzeki Odry.

Na pozostałym odcinku od Ścinawy w kierunku ujścia, czyli na razie do Odry granicznej modernizowana jest zabudowa regulacyjna. Zabudowa regulacyjna zwana jest w różnych krajach europejskich jako działanie stabilizujące w sposób w miarę naturalny hydrodynamiczne przepływy rzeki przy wykorzystaniu kamienia i faszyny. Dzięki zabudowie regulacyjnej powodujemy, że erozyjna działalność wody nie przynosi dalszych skutków erozyjnych w korycie i odkładania rumowiska w miejscach, które są niebezpieczne z punktu widzenia prowadzenia, potem chociażby akcji lodołamania czy tworzenia się zatorów lodowych. Zabudowa regulacyjna w liczbie 340 ostróg do ujścia Nysy Łużyckiej jest w tej chwili modernizowana. Ma się zakończyć w przyszłym roku. Jest to między innymi zadanie w ramach ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Odry i Wisły właśnie pod kątem obszaru operacyjnego prowadzenia akcji lodołamania.

Dalej od ujścia Nysy Łużyckiej w kierunku Szczecina, czyli w kierunku ujścia na odcinku Odry granicznej także modernizowana jest zabudowa regulacyjna, głównie pod kątem ochrony przeciwpowodziowej, przeciwlodowej, a jednocześnie poprawy warunków pracy lodołamaczy oraz innych jednostek pływających na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zidentyfikowanych jest pięć miejsc limitujących, które w tej chwili są usuwane, zgodnie z umową polsko-niemiecką, jaka została podpisana w 2015 r., gdzie dwa kraje prowadzące między innymi wspólną akcję lodołamania zobowiązują się, że na obu brzegach w miejscach limitujących prace te zostaną wykonane. Planujemy zakończyć prace także do końca przyszłego roku. Wykonawca jest na placu budowy. Prace postępują zgodnie z przyjętym harmonogramem.

Poprawiając warunki pracy lodołamaczy, a jednocześnie w ogóle poprawiając parametry eksploatacyjne drogi wodnej przez Wody Polskie przebudowywane są mosty, które są limitujące, jeżeli chodzi o możliwość bezpiecznego pływania. Są to najniższe mosty, począwszy od mostu kolejowego na rzece Regalica w Szczecinie, który jest przebudowywany. Jest to także inwestycja w ramach środków Banku Światowego i Banku Rozwoju Rady Europy. Kolejne dwa mosty są w Kostrzyniu, jest most w Krośnie Odrzańskim.

Są to mosty, które w tej chwili rzeczywiście stanowią pewną barierę dla swobodnego przejścia jednostek pływających, w tym także dla lodołamaczy. To tyle, jeżeli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną.

Inne inwestycje, o których warto tutaj wspomnieć w ramach działań, jakie podejmowane są przez Wody Polskie, to dolny odcinek Wisły. Tam w ramach programu żuławskiego, także w zakresie ochrony przeciwpowodziowej, gdyż wiemy, że dolny odcinek Wisły również znajduje się w obszarze operacyjnym prowadzenia akcji lodołamania, modernizowane są, zostały zmodernizowane najbardziej zniszczone ostrogi. W planach, w przyszłości jest konieczność dalszej modernizacji ostróg, żeby w sposób, tak jak mówię, najbardziej naturalny spowodować, żeby przepływ wody był jak najbardziej jednolity i nie powodował tworzenia się różnego rodzaju odsypisk. Jednocześnie w tym miejscu, w którym tworzą się odsypiska, w okresie zimowym po prostu tworzą się zatory lodowe.

Co do innych działań, które są podejmowane na Wiśle, oczywiście cały czas jesteśmy w trakcie procesu przedrealizacyjnego związanego ze stopniem wodnym Siarzewo. Mamy decyzję środowiskową z rygorem natychmiastowej wykonalności, która jest utrzymana. W tej chwili trwają prace mające na celu przeprowadzenie przetargu na zasadzie „zaprojektuj i zbuduj”. W tej chwili przygotowywane są odpowiednie plany finansowe dla tego przedsięwzięcia. Prace w tej kwestii z naszego poziomu, czyli Wód Polskich oczywiście cały czas są prowadzone.

Jeżeli chodzi o kwestie bardziej sportowo-turystyczne i rekreacyjne, przypomnę, że realizujemy bardzo ważne inwestycje właśnie z punktu widzenia turystyki wodnej na systemie jezior mazurskich. Po zakończeniu budowy Guzianki 2 w tej chwili jest modernizowana Guzianka 1. Modernizowane są kanały na systemie jezior, czyli na szlaku od Pisza do Węgorzewa, które poddawane są po prostu remontom i rewitalizacji, natomiast myślimy tutaj także o utworzeniu tzw. pętli mazurskiej. W tej chwili zlecona jest wielowariantowa koncepcja, która ma nam odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób najlepiej byłoby zbudować pętlę. Bierze się tam pod uwagę różne czynniki: ekonomiczny, techniczny, społeczny i oczywiście środowiskowy. Elementy te wskażą na rozwiązanie najlepsze, najbardziej predysponowane do tego, żeby zastosować je przy podejściu do pętli mazurskiej.

Poza wszystkimi inwestycjami, które są prowadzone przez Wody Polskie, jesteśmy w stałym kontakcie z użytkownikami śródlądowych dróg wodnych. Od co najmniej dwóch lat w każdym regionie wodnym powołane są zespoły żeglugi wodnej. Regiony są reprezentowane nie tylko przez pracowników Wód Polskich, przez pracowników urzędów żeglugi śródlądowej, ale co jest najcenniejsze, również przez użytkowników, czyli przez profesjonalnych armatorów, właścicieli statków oraz różnego rodzaju stowarzyszenia jachtów, portów jachtowych. Są to ci wszyscy, którzy korzystają na co dzień z naszych szlaków żeglownych. Jest to płaszczyzna, gdzie mogą się spotkać. Na roboczo spotykają się częściej, natomiast my, z poziomu krajowego zarządu, spotykamy się z nimi przynajmniej raz na kwartał. Omawiane są problemy, które są przez nich zgłaszane, które możemy natychmiast, na bieżąco usuwać, likwidować albo starać się je minimalizować. Pracujemy.

Proszę państwa, dzięki właśnie pracy zespołów żeglugi śródlądowej wraz z użytkownikami śródlądowych dróg wodnych została chociażby wprowadzona tzw. instrukcja utrzymania śródlądowych dróg wodnych, gdzie zostały przyjęte pewne standardy, które obowiązują w całej Polsce co do sposobu oznakowania szlaków, co do sposobu wydawania komunikatów informujących o otwarciu, zamknięciu żeglugi, o warunkach, jakie panują na poszczególnych odcinkach śródlądowych dróg wodnych tak, żeby użytkownicy w sposób bardzo przystępny pozyskiwali pełną informację na temat tego, jak w bezpieczny sposób można korzystać z dróg wodnych.

Poza tym w tej chwili w Wodach Polskich jesteśmy w trakcie przygotowywania Wirtualnego Informatora Rzecznego. Wirtualny Informator Rzeczny ma zostać zakończony do końca przyszłego roku. Jest wybrany wykonawca, który to realizuje. Wirtualny Informator Rzeczny poza tym, że będzie miał dostępną mapę nawigacyjną, która będzie dokładnie pokazywała wszelkie niezbędne elementy, które interesują tych, którzy pływają na jednostkach pływających, będzie miał również możliwość składania e-deklaracji.

Wiemy, że za korzystanie ze skanalizowanych śródlądowych dróg wodnych są pobierane opłaty. Jest to nie tylko polska opłata. Opłaty obowiązują w całej Europie. Za skanalizowane odcinki, za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych pobierane są opłaty. Profesjonalna żegluga będzie miała uproszczoną możliwość załatwienia sprawy, ponieważ będą to e-deklaracje, natomiast dla jednostek sportowo-turystycznych i rekreacyjnych będą także e-opłaty. Będzie to także w sposób dosyć istotny poprawiało komfort wszystkich użytkowników szlaków żeglownych, chociażby na Mazurach, gdzie opłaty będzie można uiszczać w zinformatyzowany sposób.

Poza tym Wirtualny Informator Rzeczny będzie miał jeszcze jedną bardzo ważną funkcję. Za jego pomocą będzie można planować trasy rejsu. W jednym miejscu będziemy otrzymywać pełną informację z odcinka A do B, jakie są najmniejsze, minimalne parametry na danym odcinku drogi wodnej albo jakie są przeszkody na tym odcinku.

Jak państwo widzicie, jeżeli chodzi o Wody Polskie, naprawdę przykładamy bardzo dużą wagę do funkcji transportowej wód, którymi administrujemy. Cały czas staramy się podnosić zarówno komfort użytkowników, jak również jakość i stan techniczny istniejącej infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby jeszcze coś dodać? Nie. A zatem otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i panów posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, pamiętam, kiedy razem z kolegą Łąckim byłem jeszcze radnym sejmiku zachodniopomorskiego – pan poseł był bardzo aktywny – pan minister przedstawiał nam program modernizacji Odry i Wisły. Z tego, co pamiętam, miało to być chyba 30 mld zł do 2030 r. A więc moje pytanie jest takie, jak wygląda rzeczywista realizacja. W sprawozdaniu mamy wskazane działania podejmowane w tym zakresie. Jest prośba o odpowiedź, czy program ten w ogóle jest realizowany. Jakie jest wykorzystanie środków finansowych?

I druga rzecz w kontekście katastrofy na Odrze. Przecież wiemy, co się stało.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę nie używać tego zwrotu. Nie było żadnej katastrofy.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Rozumiem, panie przewodniczący. Widzę, że chyba siedzi pan za blisko koło kolegi Szałabawki. Przejmuje pan już tę samą narrację, natomiast ja jednak będę mówił o katastrofie. A więc w kontekście katastrofy były liczne wypowiedzi ekspertów mówiące o tym, że być może jedną z przyczyn katastrofy było właśnie uregulowanie Odry, ingerencja w naturalne środowisko. W związku z tym chciałbym usłyszeć, jaka jest ocena owych działań ze strony ministerstwa. Czy będzie to miało wpływ na jakieś wasze strategiczne decyzje, jeżeli chodzi o przyszłe inwestycje i na Odrze, i na Wiśle? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Szałabawka. Później pan poseł Łącki.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Krótko odniosę się do wypowiedzi kolegi Dariusza Wieczorka. Czy my tutaj jako posłowie Rzeczypospolitej Polskiej musimy naprawdę wpisywać się w niemiecką narrację, która chciałaby doprowadzić do tego, żeby nie było żeglowności na Odrze, żeby nie było zbiorników retencyjnych i żadnych inwestycji, żeby Odrę naturalnie od tego odcinka, na którym Niemcy nie mają już żadnego interesu, czyli od odcinka od Schwedt, była rzeką, która będzie istniała tylko dla ryb, żab, i tym podobnych? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Tylko po to, żeby doprecyzować, jeżeli chodzi o wypowiedź kolegi Wieczorka, chciałbym się więcej dowiedzieć na temat inwestycji dotyczącej mostu na Regalicy. Mówimy o tym już tyle lat, że chciałbym się dowiedzieć, na jakim jest etapie, czy idzie zgodnie z planem, kiedy będzie skończona. Wypadałoby raz skończyć jedną rzecz po kilkunastu latach gadania o tym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan doradca Zahorski. Widziałem na ekranie. Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni goście, chciałbym powiedzieć, że niezmiernie się ucieszyłem, słuchając pana prezesa Krzysztofa Wosia, dlatego że po raz pierwszy słyszę naprawdę merytoryczny głos w sprawie Odry, Odrzańskiej Drogi Wodnej. Naprawdę jest to godne podziwu. Gratuluję, że w końcu nie słyszymy o dwudziestu siedmiu betonowych stopniach, o V klasie, o nowym Kanale Śląskim, o różnych wielkich inwestycjach, o podnoszeniu mostów do siedmiu metrów, itd., itd., o tym, że umowa polsko-niemiecka jest zła, że kredyt Banku Światowego jest zły. Cieszę się bardzo, że w końcu zaczynamy realizować umowę polsko-niemiecką, że zaczynamy faktycznie robić to, co uzgodniliśmy w 2015 r., co podpisaliśmy ze stroną niemiecką. Jest to naprawdę bardzo budujące. Bardzo się cieszę, że na czele Wód Polskich mamy w końcu prawdziwego fachowca, kapitana żeglugi śródlądowej. Wobec tego mam nadzieję, że współpraca ze środowiskiem, z ludźmi, z samorządami będzie wyglądała dosyć dobrze.

Jeżeli chodzi o Niemców, proszę państwa, wczoraj byliśmy dosłownie w parę osób – nie było nikogo z Ministerstwa Infrastruktury – na otwarciu w Niemczech nowej podnośni w Niederfinow. Było kilkanaście różnych wypowiedzi ze strony niemieckiej. Co chwilę padały takie słowa jak Stettin, Polen, droga wodna pomiędzy Berlinem i Szczecinem, Bałtykiem. Można sobie to przetłumaczyć, zobaczyć. Niemcy skończyli podnośnię. Jest ona w klasie V, a więc bardzo mocno zaawansowana. Naprawdę warto zobaczyć, jak to wygląda. To, co mi się podobało, to to, że wszędzie przewijały się informacje właśnie o udrożnieniu żeglugi pomiędzy Berlinem a Szczecinem. Wobec tego Niemcy nie są jednak tacy źli, jak się ich tu maluje.

Cieszę się bardzo, że kontynuujemy inwestycję w Malczycach, nie mówimy, że jest zakończona, tylko dalej prowadzimy prace. Mam nadzieję, że po pewnym czasie faktycznie dojdziemy do poziomu, że będziemy merytorycznie współpracowali również ze stroną niemiecką. Gwarantuję państwu, że Niemcy też chcą żeglownej Odry, natomiast faktycznie mocno są uruchomione środowiska związane z tzw. ekologami. Naszym wspólnym zadaniem jest teraz przekonanie strony niemieckiej, że chodzi nam nie o betonowanie, prostowanie rzeki, tylko o faktyczne realizowanie zapisów umowy polsko-niemieckiej, czego wszystkim państwu życzę. Mam nadzieję, że negatywna narracja antyniemiecka skończy się i zaczniemy mówić o budowaniu dobrych relacji sąsiedzkich, o budowaniu faktycznie żeglownej drogi wodnej. Chciałbym tego wszystkim państwu życzyć. Bardzo dziękuję jeszcze raz panu Krzysztofowi Wosiowi za zabranie głosu w sposób bardzo merytoryczny. Jest to dla mnie bardzo budujące. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Nie wiem, panie doradco czy pomógł pan panu prezesowi, czy zaszkodził, ale najbliższy czas pokaże. Pani poseł Płonka. Bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Płonka (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, żegluga śródlądowa na Odrze to bardzo pojemne określenie. To nie tylko sprawy, tak jak pan powiedział... Odniosę się do tego, co pan minister powiedział na początku, że jest to najtańsza i najbardziej ekologiczna droga transportowa. Oczywiście można też mówić o turystyce, ale transport wodny to chyba jest nie do końca, że tak powiem,

zadanie rządowe. Transport wodny może być z udziałem państwa, rządu, środków rządowych, ale myślę, że przede wszystkim środków armatorów, środków prywatnych.

Mam dwa pytania. Jest to bardzo duży temat. Oczywiście działania przeciwpowodziowe to chyba rzecz najważniejsza. Jest pytanie o drogę Szczecin-Berlin. Mam pytanie, czy są przewidywane pomocnicze porty dla Szczecina na terenie przyodrzańskim, na Odrze. To jedno. Byłoby to bardzo potrzebne dla drogi północ-południe. Takim transportem zainteresowane są także państwa południowe, np. Czechy.

Druga sprawa. Uczestniczyłam w spotkaniu samorządowym, gminnym gmin nadodrzańskich. Była mowa o budowaniu slipów. Dla bezpieczeństwa ludzi nad rzeką potrzebny jest szybki dostęp do rzeki. Włodarze zastanawiali się, jak to powinno funkcjonować, żeby straż pożarna, straż rzeczna, wszyscy inni, ratownictwo medyczne mogli korzystać ze slipu. Podobno jest jeden jedyny slip, z tego, co pamiętam, gdzieś we Wrocławiu. Chyba jest na Odrze we Wrocławiu. Rzeczywiście jest to problem, jak to powinno funkcjonować, kto powinni się tym zająć, czy powinno to być we współpracy, żeby w każdym powiecie, w każdej gminie czy tam, gdzie na Odrze jest zagrożenie dla bezpieczeństwa, wybudować slip. Co na temat slipów? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń. A zatem proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi bądź wyznaczenie do tego innych osób. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, zaczynając od pytań pani poseł Płonki, chciałbym zwrócić uwagę, że oczywiście kwestia portów pomocniczych jest sprawą związaną przede wszystkim z biznesem, a więc z zapotrzebowaniem przede wszystkim portu Szczecin-Świnoujście, jeżeli chodzi o stworzenie terminali wyniesionych w tym zakresie. Mówię tutaj o oddziaływaniu przede wszystkim Skarbu Państwa na budowę tego typu infrastruktury, natomiast jesteśmy w pełni otwarci, jeżeli chodzi o inwestycje związane z prywatnymi inwestorami, którzy chcieliby realizować właśnie taką infrastrukturę na własne potrzeby. Jesteśmy jak najbardziej za tym, żeby to realizować. Oczywiście w pierwszym okresie żegluga będzie miała trochę inny charakter. Faktycznie będzie to kierunek Morze Bałtyckie, Morze Północne. Będzie zrealizowany szlak transportowy, który został wpisany do TEN-T. W tym obszarze, jeżeli chodzi o port Szczecin-Świnoujście, przede wszystkim będziemy skupiać się na realizacji inwestycji związanych chociażby z portem pośrednim dla portu kontenerowego, ale nie tylko. Dzisiaj jest ogromne zapotrzebowanie na tereny portowe i przyportowe.

Jeżeli chodzi o slipy, to temat oczywiście jest nam znany. Jeżeli chodzi o Wody Polskie, realizują takie inwestycje według własnych potrzeb. Slipy występują w miejscach, w których Wody Polskie chciały po prostu mieć swobodny dostęp, natomiast jeżeli jakikolwiek użytkownik zwróci się do Wód Polskich o wydanie decyzji, to przecież tutaj nie będziemy podejmować żadnych negatywnych działań. Chodzi o to, żeby umożliwić swobodny dostęp. Oczywiście jest to związane z warunkami technicznymi, środowiskowymi oraz społecznymi w tym zakresie. Oczywiście straż pożarna, WOPR mają pierwszeństwo w dyspozycji w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o cały obszar związany z żeglugą śródlądową, przygotowaliśmy wielki program, który był realizowany przez port Szczecin-Świnoujście oraz port w Gdańsku. Pierwszy projekt dotyczył Odrzańskiej Drogi Wodnej, drugi Drogi Wodnej Rzeki Wisły. Projekty zostały przygotowane, zostały zrobione studia wykonalności w tym zakresie. Pierwszy dotyczy dwudziestu siedmiu stopni wodnych, drugi dotyczy dziewięciu stopni i budowy odpowiedniej infrastruktury, kanałów lateralnych oraz całej zabudowy związanej z kompletnym wykonaniem dróg wodnych. Oczywiście są to projekty horyzontalne. Nie mogą być wykonane w trybie krótkoterminowym, dlatego że zarówno zakres finansowy, ale również cały obszar inwestycyjny wymagają dłuższego procesu, niemniej wykonaliśmy takie dokumenty. Wody Polskie przejęły dokumentację. Jesteśmy w 100% gotowi pod kątem formalnym do realizacji inwestycji. Jeżeli pozyskamy środki, w przypadku Drogi Wodnej Rzeki Wisły blisko 70 mld zł, a w przypadku Odrzańskiej Drogi Wodnej

czterdzieści kilka miliardów zł – oczywiście są to zgrubne ceny – będziemy w stanie realizować inwestycje.

Obecnie priorytety są związane przede wszystkim z walką suszą i powodzią. Przede wszystkim jest to zapewnienie alimentacji wody w tym zakresie, ale rozwiązania są przygotowywane w sposób komplementarny. Wszelkie dokumenty planistyczne, realizowane inwestycje stanowią elementy poszczególnych programów, które zostały już przyjęte przez Wody Polskie. To jeżeli chodzi o duży program, który jest realizowany. Oczywiście będzie on realizowany, ale w związku z tym, że jest to ogromna, w zasadzie pokoleniowa inwestycja, wymaga zupełnie innych rozwiązań, przede wszystkim związanych z finansowaniem.

Dochodzę do kolejnego tematu. Miało być tak ładnie, ale oczywiście pan poseł Łącki jak zwykle zadziałał. Brawo, panie pośle. Chciałbym powiedzieć, panie pośle, że tak się kończy wasze gadanie i gadanie na temat mostu w Podjuchach. My go po prostu wykonaliśmy. W przyszłym roku zapraszamy pana na otwarcie tegoż mostu w V klasie żeglowności. Chyba zakończyliśmy opowieści pańskiej partii co do wykonywania pewnych inwestycjach, które nigdy nie zostałyby wykonane. Nie mamy żadnych opóźnień w tym zakresie. W przyszłym roku zostanie to wykonane.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łącki chciał podziękować za zaproszenie.

Poseł Artur Łącki (KO):

Tak, bardzo się cieszę z tego, że most będzie wykonany. Muszę panu powiedzieć, że wszyscy jesteśmy wdzięczni za to, że wreszcie będzie. A co do zaproszenia, daję panu ministrowi tydzień na to, żeby zapytał pan dyrekcji, czy wolno panu mnie zaprosić. Wtedy potwierdzi pan zaproszenie. Chętnie przyjadę, nie ma problemu.

Mam jeszcze jedno pytanie. Chodzi mi o zbiornik retencyjny na rzece Redze, który miał być budowany. Rozumiem, że pan dyrektor nie musi być dzisiaj przygotowany na to pytanie, ale gdyby można było dostać odpowiedź na piśmie, to bardzo proszę. Zbiornik retencyjny na rzece Redze też miał być budowany, a z tego, co wiem, nic się z tym nie dzieje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan prezes jest zawsze przygotowany. Panie prezesie, bardzo proszę. Było to pytanie do pana.

Prezes Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Krzysztof Woś:

Potwierdzam, że na piśmie przekażemy informację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Czy są jeszcze chętni na udziału w dyskusji? Pan się zgłasza. Bardzo proszę się przedstawić. Pan poseł pomoże, dlatego że częściej używa pastylek. Darek, musisz podejść z drugiej strony, bo ci się strony mylą. Co byście bez kobiet zrobili, panowie? Nic.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Odzwierciedla to stan państwa, niestety.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, nie. Proszę nie zwalać na stan państwa, panie pośle, dlatego że to pana wina. Pan nie potrafi używać pastylek. Proszę bardzo.

Ekspert Działu Monitoringu Prawnego i Ekspertyz Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Adrian Pokrywczyński. Związek Powiatów Polskich.

Mam pytanie może do przedstawicieli ministerstwa odnośnie do Krajowego Planu Żeglugowego. Jaka jest przewidywana ewentualna rola samorządu terytorialnego w owym planie? Na szybko przejrzałem sobie projekt planu. Jest tam wspomniane o wykorzystaniu w inwestycjach budżetów jednostek samorządu terytorialnego, więc chciałbym dopytać, w jakim zakresie państwo planują, żeby samorządy partycypowały w inwestycjach, i na jakiej podstawie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Maksymalnym możliwym. Przecież to nie jest... Panie ministrze, czy chciałby pan odpowiedzieć? Pani dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Monika Niemiec-Butryn:

Jeżeli mogę, to się odniosę. Dziękuję. Krajowy Program Żeglugowy przedstawia różne możliwe działania. Na przykład to, o co wcześniej pani poseł pytała odnośnie do portów. W Krajowym Programie Żeglugowym jest zawarta analiza, gdzie może być osiemnaście miejsc, w których mogą być porty. Na pewno nie będzie to zadanie państwa. Jednostki samorządu terytorialnego w pewnym sensie mogą włączyć się np. w projektowanie takich miejsc. Jest to na tej zasadzie. Zwykle fakultatywnie, ale planując swoje działania także ze współfinansowaniem ze środków europejskich zazwyczaj państwo szukacie dokumentów strategicznych, gdzie można by się było powołać na różne wspólne działania. Daje to po prostu możliwość współpracy w tym zakresie. Państwo ma swoje zadania, Wody Polskie mają swoje zadania, samorządy też. Wychodzimy naprzeciw. Powstało to na skutek różnych dyskusji i współpracy. Z niektórymi samorządami współpracujemy bliżej, z niektórymi trochę dalej, w związku z czym trudno jest nam wszystkich jednakowo traktować, ale w dokumencie zgodnie z analizą, są wyznaczone miejsca, gdzie mogłyby powstać przystanie czy porty. Jest możliwość włączenia się samorządów w owe działania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Dziękuję bardzo pani dyrektor Monice Niemiec-Butryn, dziękuję bardzo panu prezesowi Wosiowi, dziękuję bardzo panu ministrowi Gróbarczykowi. Zamykam dyskusję.

Zamykam posiedzenie Komisji.